Deutscher Bundestag **Drucksache 19/4362**

19. Wahlperiode 18.09.2018

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Hagen Reinhold, Christian Sauter, Michael Theurer, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/3946 –

Ersatzbau Marinetanker

Vorbemerkung der Fragesteller

Am 22. Juni 2018 titelte www.marine.de: „Kleinste Flotte seit ihrer Gründung jetzt auch ohne Tanker“. Die Probleme bei der materiellen Einsatzbereitschaft innerhalb der Bundeswehr umfassen nicht nur die Hauptwaffensysteme, auch Unterstützungseinheiten sind betroffen, wie die Betriebsstofftransporter der Deutschen Marine (im Folgenden „Tanker“). Offen ist derzeit einerseits, wie die durch den Ausfall verursachten Probleme innerhalb der Deutschen Marine und auf Bündnisebene, kurz- mittel- und langfristig, kompensiert werden sollen. Andererseits bestehen bei der Beschaffung des Materials für die Bundeswehr, insbesondere für die Marine, generell offene Fragen, denn seit Jahren erhält der Marine-Überwasserschiffbau in Deutschland kaum Aufträge aus dem eigenen Land. Gleichzeitig hat Deutschland große Defizite bei der Erneuerung seiner Flotte. Den Tankern „Rhön“ und „Spessart“, wurde nun die Klasse entzogen, sodass diese nicht mehr zum Einsatz kommen können. Ein Ersatzneubau für die 40 Jahre alten Tanker-Veteranen ist dringend notwendig.

1. Seit wann ist der Bundesregierung bekannt, dass der Tanker „Spessart“ auf Grund seines Hauptmotors nur eine befristete Klassifizierung von DNV GL (Zusammenschluss der Klassifikationsgesellschaften Det Norske Veritas und Germanischer Lloyd) erhalten hat?

Dem Betriebsstofftransporter SPESSART wurde am 12. Juni 2018 durch die Gesellschaft „Det Norske Veritas-Germanischer Lloyd“ (DNV-GL) die „Klasse“[1] und am 13. Juni 2018 durch das Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr die sicherheitstechnische Bescheinigung entzogen.

[1] aktueller Begriff: „Verification Statement“

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums der Verteidigung vom 14. September 2018 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

2. Welche Maßnahmen in Bezug auf den Hauptmotor hat die Deutsche Marine daraufhin unternommen?

Der öffentliche Auftraggeber (öAG) beauftragte mit Auftreten der Probleme am Hauptmotor die Wartungsfirma Zeppelin Power Systems mit der Ermittlung der Schadensursache. Es wurden aufwändige Untersuchungen der beschädigten Bauteile (z. B. Laufbuchsen und Kolben) sowie der Peripheriesysteme (z. B. Frischkühlwassersystem und Ölkreislauf) durchgeführt. Die Ursachenforschung wurde zudem durch interne Untersuchungen (z. B. Ölanalysen) flankiert.

3. Warum wurde der „Rhön“, bei der im Sommer 2017 der Hauptmotor umfangreich instandgesetzt wurde, nun auch die Klasse entzogen?

Die Schäden an den Antriebsmotoren SPESSART und RHÖN sind vergleichbar. Daher wurde nach erneutem Auftreten eines Schadens auf der RÖHN während einer Werftprobefahrt am 26. April 2018 am 9. Mai 2018 die „Klasse“ und am 11. Mai 2018 die sicherheitstechnische Bescheinigung entzogen.

4. Wie lange werden die Tanker ausfallen, wann kann die Reparatur beginnen und wie lange wird diese dauern?

Bisher konnte die Schadensursache nicht eindeutig lokalisiert werden. Die einzelnen Komponenten der Antriebanlage (insbesondere des havarierten Motors) wurden erneut untersucht, kontrolliert und wo nötig ausgetauscht. Durch eine speziell auf die Situation abgestimmte Probefahrt, einschließlich erhöhter Überwachung bzw. Datenaufnahme, erhofft man sich weitere Erkenntnisse und anschließend die Möglichkeit für einen weiteren Betrieb. Die Betriebsstofftransporter könnten bei einem erfolgreichen Verlauf der Reparatur der Marine grundsätzlich im ersten Quartal 2019 wieder zur Verfügung stehen.

5. Welche gegenüber Bündnispartnern gemeldeten Einheiten mussten infolge des Ausfalls der „Spessart“ und der „Rhön“ ab- oder umgemeldet werden?

SPESSART musste aus der Standing Naval Force (SNF) der NATO für das 3. Tertial 2018 abgemeldet werden.

6. Welche Auswirkungen ergeben sich hieraus für Ausbildungs-, Übungs- und Einsatzvorhaben?

Informationen zu den Auswirkungen der Ausmeldung der SPESSART auf die SNF liegen der Bundesregierung nicht vor und sind u. a. abhängig von einer möglichen, kurzfristigen Kompensation des Ausfalls durch andere NATO-Partner sowie der Weiterentwicklung des Einsatzplanes des Verbandes.

7. Welche Auswirkungen ergeben sich für die deutsche Beteiligung an den Standing NATO Groups?

Durch den aktuellen Klassenentzug für die Betriebsstofftransporter musste SPESSART aus der geplanten Teilnahme an der SNF im 3. Tertial 2018 kurzfristig abgemeldet werden. Auswirkungen auf die Teilnahme RHÖN an der SNF in 2019 sind abhängig vom weiteren Instandsetzungsverlauf des Schiffes.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

8. Welche Gründe gab es von Seiten der Bundesregierung, eine Neubeschaffung bisher nicht einzuleiten?

Die Neubeschaffung von Marinebetriebsstoffversorgern wurde durch die Abteilung Planung des BMVg am 11. April 2016 eingeleitet. Seither werden gemäß den geltenden Bestimmungen die erforderlichen Analysen durchgeführt.

9. Welche Anforderungen wurden im Vorlauf vergangener Ersatzbeschaffungsvorhaben an den geplanten Neubau gestellt?

Beabsichtigt ist der Neubau von zwei Schiffen und deren Zulauf ab 2024. Wesentliche Leistungsfaktoren: Auslegung als Doppelhüllentanker, weltweiter Einsatz in allen See- und Klimagebieten, 18-20 Kn max. Schiffsgeschwindigkeit, Bereitstellung von bis zu 15 000 m^3 Dieselkraftstoff, 1000 m^3 Flugkraftstoff, 200 m^3 Frischwasser, 200 m^3 Schmierstoffe, Abgabe der Betriebsstoffe achteraus und gleichzeitig querab, Übernahme von Betriebsstoffen im Hafen und auf See, Start- und Landung sowie Ver- und Entsorgung von Hubschraubern bis 15 tn, Transport und Umschlag von 20 EA 20“ (Kühl-) Containern, Einschiffung von 30 Personen und deren Ausrüstung über die Stammbesatzung hinaus.

10. Inwiefern haben sich die Einsatzanforderungen und Einsatzgebiete der Tanker im Vergleich zu 1977, als die Schiffe in Dienst gestellt wurden, verändert, und welche Änderungen in der Konstruktion ergeben sich daraus an die Anforderungen an den geplanten Neubau?

Die Betriebsstofftransporter SPESSART und RHÖN wurden vor mehr als 40 Jahren zur Unterstützung der Flotte im Ausbildungs- und Manöverbetrieb auf der Basis damaliger Gesetze, Verordnungen und Zulassungsbestimmungen angeschafft. Dabei stand nicht der Einsatz der Schiffe im Rahmen der Landes- und Bündnisverteidigung im Fokus, sondern die Gewährleistung der Kraftstoffversorgung der Flotte im Ausbildungs- und Übungsbetrieb. Im Verlauf der mehr als vierzigjährigen Nutzung wurden die Schiffe, auch vor dem Hintergrund der Außerdienststellung anderer Versorgungseinheiten und sich daraus ergebender Vakanzen, ebenfalls für Einsatzaufgaben abgestellt. Insbesondere der Einsatz in den Ständigen Einsatzverbänden der NATO, aber auch in den Einsatz- und Ausbildungsverbänden der Marine sowie in der EU-Operation ATALANTA gewährleisten die Schiffe die Kraftstoffversorgung der übrigen Einheiten im Verband. Die Gesetze und Vorschriften zum Bau und Betrieb von Seeschiffen, insbesondere von Schiffen, die gefährliche Güter transportieren, haben sich in den vergangenen Dekaden maßgeblich verändert. Markanteste Veränderung ist die Forderung nach einer Doppelhülle. Die bisherigen Betriebsstofftransporter verfügen nicht über eine vollwertige Doppelhülle. Diese Forderung, wie auch unzählige weitere veränderte technische Normen sowie die technologische Weiterentwicklung von Seeschiffen im Allgemeinen, soll mit dem Neubauvorhaben umgesetzt werden.

11. Soll sich auch die Anzahl der geplanten Neubauten ändern?

Nein.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

12. Gilt das 2010 ausgesprochene Verbot von Einhüllentankern in der Marine nicht?

    Wenn dies nicht gilt, warum schätzt die Bundesregierung die Gefährdungslage bei Einhüllentankern im militärischen Bereich anders ein als bei zivilen Schiffen?

Die International Maritime Organization (IMO) Resolution enthält ein explizites Ausnahmerecht für Behördenschiffe aller Länder der Erde. Der Betrieb der Deutschen (DEU) Marinetanker erfolgt nicht profitorientiert, wie in der Wirtschaft, sondern unter besonderer Berücksichtigung militärischer Rahmenbedingungen für die Versorgung maritimer Einsatzverbände. Die Einheiten werden daher in einem sehr aufwändigen, regelmäßigen Instandsetzungsprozess überprüft, überholt und modernisiert. Die Besatzungen sind größer, als bei durch Reedereien betriebenen Schiffen und genießen umfangreiche Ausbildungen und regelmäßige Überprüfungen ihrer Qualifikation. Der Betrieb erfolgt unter besonderer Berücksichtigung der maritimen Flora und Fauna.

13. Gibt es weitere Schiffe im Bestand der Marine, die niedrigere Sicherheitsanforderungen erfüllen oder mit anderen Schadstoffklassen weiterfahren dürfen, als Schiffe in der zivilen Schifffahrt (bitte auflisten)?

Alle Schiffe der Marine erfüllen die Sicherheitsanforderungen und gesetzlichen Auflagen, die zum Zeitpunkt der Zulassung zum Seeverkehr gültig waren. Wenn sich Gesetze und Verordnungen über den Betriebszeitraum ändern, so werden die auch für Behördenschiffe gültigen Vorgaben umgesetzt.

14. Wie viele Einsätze mit welcher Reisedistanz und -dauer haben die Tanker „Rhön“ und „Spessart“ seit Verschärfung der Vorschriften für zivile Tanker (2010 in der EU, 2015 global) absolviert?

Einsätze und Einsatzgleiche Verpflichtungen Betriebsstofftransporter RHÖN (RHO) und SPESSART (SPS) seit 2010 (angegeben sind jeweils die Ein- und Auslaufzeiten Heimathafen):

Jahr	ATALANTA	**Standing NATO Maritime Group (**SNMG) 1	SNMG 2
2010	RHO: 26.07. - 14.12.(Nordsee, Biskaya, Mittelmeer, Rotes Meer, Arabisches Meer, Westl. Indischer Ozean)	SPS: 17.03. - 17.07. (Mittelmeer, Atlantik, Amerik. Ostküste, Nordsee)	SPS: 24.01. - 16.03. (Nordsee, Biskaya, Mittelmeer)
2011	-	-	SPS: 09.09. - 23.09. (Nordsee, Ostsee)
2012	-	RHO: 11.01. - 15.03. (Nordsee, Biskaya, Mittelmeer)	-
2013	-	SPS: 17.01. - 28.03. (Nordsee, Biskaya, Mittelmeer) RHO: 11.03. - 08.06. (Nordsee, Mittelmeer, Nordatlantik)	-

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Jahr	ATALANTA	**Standing NATO Maritime Group (**SNMG) 1	SNMG 2
2014	RHO: 18.03. - 18.07.(Nordsee, Biskaya, Mittelmeer, Rotes Meer, Arabisches Meer, Westl. Indischer Ozean)	-	-
2015	-	-	SPS: 08.01. - 21.05. (Nordsee, Biskaya, Mittelmeer, Adria, Schwarzes Meer, Irische See)
2016	SPS: 18.04. - 26.08. (Nordsee, Biskaya, Mittelmeer, Rotes Meer, Arabisches Meer, Westl. Indischer Ozean)	-	-
2017	-	SPS: 11.01. - 14.04. (Nordsee, Nordatlantik, Irische See) RHO: 12.08. - 12.12. (Ostsee, Nordsee, Biskaya, westl. Mittelmeer)	-
2018	-	-	-

Im Rahmen der Einsätze wurden durchschnittlich zurückgelegt (von Ein- bis Auslaufen Heimathafen):

- ATALANTA: ca. 25 000 sm/Einsatz
- SNMG 1/2: ca. 20 000 sm/Einsatz

15. Wie groß ist die Besatzung, die auf den Tankern beschäftigt ist (bitte in zivil und militärisch aufschlüsseln), und in welchen Arbeitsverhältnissen stehen diese?

Besatzung je Tanker:	42 zivile Besatzungsmitglieder (41 Tarifbeschäftigte, 1 Beamter)
Arbeitsverhältnis:	41 privatrechtliche Arbeitsverhältnisse – Tarifbeschäftigte 1 öffentlich-rechtliches Dienst- und Treueverhältnis – Beamter

16. Welche Auswirkungen hat der Einsatz von zivilem Personal auf Schiffen der Deutschen Marine mit Blick auf arbeitsrechtliche und arbeitszeitrechtliche Bestimmungen, und wie wirken sich diese auf die Verfügbarkeit der seegehenden Einheiten für Ausbildung, Übung und Einsatz aus?

Für ziviles Personal auf Schiffen der Deutschen Marine gilt grundsätzlich das Arbeitszeitgesetz. In diesem wird die maximale wöchentliche Arbeitszeit auf 48 Stunden und die maximale tägliche Arbeitszeit auf 13 Stunden beschränkt. Es ist eine tägliche Ruhezeit von 11 Stunden einzuhalten, die gemäß Erlass BMVg

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

vom 27. März 2017 ("Arbeitszeitregelungen auf zivil besetzten Schiffen und Booten der Marine") flexibel gestaltet werden kann. Bei der Anwendung des Arbeitszeitgesetzes sind die zivil besetzten Schiffe nur sehr eingeschränkt einsetzbar, da die mehrgeleisteten Stunden im Seebetrieb zwingend durch Freizeit ausgeglichen werden müssen. Mit der Einführung der See-Arbeitszeitverordnung (SeeAZV) (9. April 2013) und dem Bereichserlass zur unmittelbaren Anwendung der SeeAZV (8. Januar 2014) wurde das Arbeitszeitgesetz für das zivile Personal unter bestimmten Voraussetzungen flexibilisiert. Die SeeAZV gilt für die zivilen Besatzungen während der Teilnahme an mandatierten Einsätzen oder einsatzbezogenen Verpflichtungen. Die Aufstellung der Arbeitsstunden im Seebetrieb bleibt unverändert, es werden aber nur 48 Arbeitsstunden auf das Arbeitszeitkonto angerechnet. Die mehrgeleisteten Arbeitsstunden (über 48 Stunden pro Arbeitswoche hinaus) von Montag bis Samstag müssen nicht durch Freizeit ausgeglichen werden. Die Regelungen zur Sonn- und Feiertagsarbeit (Ausgleich mehrgeleisteter Arbeit in Freizeit) bleiben unberührt. Unter Anwendung der SeeAZV können die zivil besetzten Schiffe und Boote mit den Ausnahmeregelungen der militärischen Besatzungen unter arbeitsrechtlichen Aspekten mithalten und uneingeschränkt eingesetzt werden.

17. Wie bewertet die Bundesregierung die zivile Nutzung des Tankers zu Friedenszeiten, und welche Aufgaben haben Tanker und Crew?

Die Schiffe der RHÖN-Klasse sind zivil besetzt, werden rein militärisch genutzt und haben keine zivilen Aufgaben. Es handelt sich um Unterstützungseinheiten, deren Aufgabe in der Betriebsstoffversorgung maritimer Kampfverbände in See liegt. Dadurch ermöglichen die Betriebsstoffversorger einen verzuglosen Transit in das Einsatzgebiet und erhöhen die Durchhaltefähigkeit und Stehzeit des Kampfverbandes vor Ort. Sie operieren grundsätzlich weltweit. Ihr Beitrag ist Grundvoraussetzung und damit von entscheidender Bedeutung für den Einsatz von Kampfschiffen. Die zivil beschäftigten Seeleute an Bord verfügen neben ihren zivilen Befähigungszeugnissen über spezielle Kenntnisse und Fähigkeiten militärischer Seeversorgung. Die zivile Schifffahrt kennt diese Manöver nicht. Die Besatzungsangehörigen sind hoch spezialisiert und sehr erfahren. Ein potenzieller Fähigkeitsverlust wäre nur schwer wiederaufzubauen.

Schiffe und Besatzungen sind damit kritische Ressourcen.

18. Wie wird das Personal eingesetzt, solange beide Tanker ausfallen?

Die Besatzungen der beiden Betriebsstofftransporter führen zurzeit Dienst im Hafen durch. Der wesentliche Unterschied zum Seebetrieb ist der Wegfall der Seewache. Detailliert bedeutet dies, dass die Besatzungen im Wesentlichen folgende Aufgaben durchführen:

a) Durchführen der vorgeschriebenen planmäßigen Materialerhaltung an Anlagen und Geräten,

b) Pflege und Wartung des Schiffes,

c) Durchführen vorgeschriebener Prüfungen und Appelle,

d) Durchführen routinemäßiger Überprüfungen der Aufsichtsbehörden und vorgesetzten Dienststellen,

e) Begleiten und Unterstützen der Instandsetzung,

f) Vorbereiten der notwendigen Probe-/Abnahmefahrten,

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

g) Kraftstoffabgabe an Dritte,

h) Ausbildungsunterstützung anderer Dienststellen (Feuerwehr, Spezialkräfte, etc.),

i) Durchführen der betriebstechnischen Wache,

j) Besetzen von Personalfehlstellen auf anderen Troßschiffen, die durch Krankheit etc. entstanden sind,

k) Teilnahme an Lehrgängen zum Erhalt der Qualifikationen,

l) Urlaub und Überstundenabbau.

19. Wie gleicht die Bundesregierung den Ausfall der Tanker aus?

Plant die Bundesregierung, den Wegfall der beiden Tanker anders als durch den Kauf geeigneter Schiffe, zum Beispiel durch Leasing, zu kompensieren?

Die durchgeführte Analyse hat ergeben, dass die erforderlichen Fähigkeiten einzig durch Neubau erbracht werden können. Geeignete Schiffe stehen weder zum Ankauf noch zum Leasing bereit.

20. In welchem Jahr bzw. in welchen Jahren sieht die Bundesregierung vor, die Mittel für einen Neubau neuer Tanker im Haushalt einzuplanen und bereitzustellen?

Das Projekt ist im Zeitraum von 2019 bis 2026 mit einem Entwicklungsanteil in den Jahren 2019 bis 2021 und einem Beschaffungsanteil in den Jahren 2021 bis 2026 geplant und entsprechend im Haushalt 2018 veranschlagt.

21. Welche Maßnahmen wird die Bundesregierung ergreifen, um im parlamentarischen Verfahren möglichst schnell über Ersatzneubauten für die stillgelegten Tanker abzustimmen, und ist ein beschleunigtes Ausschreibungsverfahren geplant?

Das Bundesministerium der Verteidigung (BMVg) betrachtet vor dem Hintergrund des weiterhin bestehenden Bedarfs des Bundesamtes für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr (BAAINBw) an personellem Aufwuchs auch die Alternative einer zukünftigen Projektwahrnehmung durch eine internationale Rüstungsmanagementorganisation.

Das Projekt befindet sich damit in einem Verfahrensstand, der noch keine Aussage zu einem konkreten Vergabeverfahren erlaubt.

22. Erwägt die Bundesregierung, eine Ausnahmeregelung geltend zu machen, um auf ein aufwändiges Ausschreibungsverfahren zu verzichten?

Auf die Antwort zu Frage 21 wird verwiesen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

23. Wird die Planung abweichend vom ursprünglichen Zeitplan vor 2020 vorgezogen und über eine neue Seeversorgungslogistik nachgedacht (bitte näher ausführen)?

Aufgrund der geltenden Bestimmungen und der zur Verfügung stehenden Ressource Personal (insbesondere im BAAINBw), ist derzeit der Zulauf neuer Schiffe frühestens ab 2024 realistisch. Eine „neue Seeversorgungslogistik“ wird nicht in Betracht gezogen, da hier ausschließlich das Thema militärische Betriebsstoffversorgung auf See betroffen ist und diese alternativlos ist.

24. Wie schätzt die Bundesregierung die Entwicklungen im nationalen Überwasserschiffbau ein und erwägt sie, aufgrund ihrer Schlussfolgerungen den Marine-Überwasserschiffbau als Schlüsseltechnologie einzustufen?

Nach Einschätzung der Bundesregierung ist die deutsche Marineschiffbauindustrie technologisch leistungs- und international wettbewerbsfähig. Der Koalitionsvertrag sieht vor dem Hintergrund der europäischen Initiativen im Bereich der Verteidigungsindustrie eine Weiterentwicklung des Strategiepapiers der Bundesregierung zur Stärkung der Verteidigungsindustrie in Deutschland vor. Die Bundesregierung hatte zudem im Strategiepapier zur Stärkung der Verteidigungsindustrie in Deutschland unterstrichen, dass die Liste der nationalen verteidigungsindustriellen Schlüsseltechnologien regelmäßig überprüft werden müsse. Angesichts der weitreichenden sicherheitspolitischen Entwicklungen seit 2015, insbesondere im Bereich der europäischen Verteidigung, liegt es nahe, in diesem Zusammenhang das gesamte Strategiepapier weiter zu entwickeln.

25. Was bedeutet der im Koalitionsvertrag festgeschriebene Begriff bzw. die beabsichtigte Einstufung des Überwasserschiffbaus als Schlüsseltechnologie konkret für diese Ausschreibung?

Welche Anforderungen ergeben sich daraus?

Aus einer Einstufung als Schlüsseltechnologie ergeben sich nicht automatisch unmittelbare Folgen für die Ausschreibung.

26. Wird es ein verkürztes Verfahren dadurch geben?

27. Wird national oder europäisch ausgeschrieben?

28. Wird das Bieterfeld für die Ausschreibung eingeschränkt?

Wenn ja, nach welchen Kriterien?

29. Wird die Bundesregierung im Falle der Beschaffung neuer Tanker eine Vergabebewertung mit einem verbindlichen nationalen Zulieferanteil sicherstellen?

Die Fragen 26 bis 29 werden gemeinsam beantwortet.

Auf die Antwort zu Frage 21 wird verwiesen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

30. Wie viele Planstellen gibt es bei der Beschaffung und bei der Kontrolle von Rüstungsneubauten im Bundesamt für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr (BAAINBw), und wie viele sind davon derzeit besetzt?

31. Wo sind diese Planstellen angesiedelt, und wie viele sind davon momentan im öffentlichen Dienst auch eingesetzt?

    Wie viele der Stellen sind davon mit Ersatzstellen für erkrankte, beurlaubte oder abgeordnete Beschäftigte ersatzweise besetzt?

    Wie viele sind aufgrund von Erkrankung oder anderen Hindernissen nicht besetzt?

32. Wie viele dieser Planstellen sind für Praxistests (Testfahrten, Kontrollen) eingesetzt und vor Ort unterwegs?

33. Wie viele Ingenieure und Vertragsjuristen sind im Bereich der Ausschreibung und Beschaffung der Marine tätig, und wie viele Planstellen sind besetzt (bitte nach Haushaltstiteln auflisten)?

34. Wie vieler zusätzlicher Fachkräfte bedarf es nach Meinung der Bundesregierung, um auf die aktuellen Anforderungen zu reagieren und Ausschreibungen zügig und mit fachlicher Expertise zu begleiten?

35. Welche Berufsgruppen werden im BAAINBw gesucht, und welche wurden in den letzten zwölf Monaten eingestellt?

36. Welche konkreten Maßnahmen werden ergriffen, um den im BAAINBw herrschenden Mangel an qualifiziertem Personal abzubauen?

37. Wie viele Mitarbeiter des BAAINBw (nach Berufsgruppen) werden in den kommenden fünf Jahren in den Ruhestand gehen?

Die Antworten zu den Fragen 30 bis 37 werden dem Deutschen Bundestag mit der Einstufung „VS – Nur für den Dienstgebrauch“ als Anlage gesondert zugeleitet, da die gewünschten Übersichten und Angaben über Dienstposten und Personal des Bereichs Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung aufgrund der geforderten Detailtiefe eine schutzwürdige Zusammenstellung darstellen und sie ohne Weiteres Rückschlüsse auf vorhandene Fähigkeiten und Fähigkeitslücken der Bundeswehr zulassen. Aufgrund der damit verbundenen nachteiligen Auswirkungen auf die sicherheitsempfindlichen Belange der Bundeswehr ist, auch unter Berücksichtigung des parlamentarischen Fragerechts, eine Einstufung angezeigt.*

* Das Bundesministerium der Verteidigung hat die Antwort zu den Fragen 30 bis 37 als „VS – Nur für den Dienstgebrauch eingestuft. Die Antwort ist im Parlamentssekretariat des Deutschen Bundestages hinterlegt und kann dort von Berechtigten eingesehen werden.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333